

Saab 9-5 Aero Sedan AU-spec 2010–11

NEVS-brevet torsdag 7 mars



1. Världspremiär: Här är Koenigsegg Jesko – det råaste ”egget” någonsin

Av Patrik Lundin Publicerad 2019-03-05, 12:30

Christian von Koenigsegg hyllar sin pappa Jesko med att bygga den vassaste modellen hittills. Motorn ger 1 600 hk, på E85.



Länge hette den Ragnarök. Men till slut ändrades namnet på Koenigseggs nya kreation. Möt Koenigsegg Jesko, en hyllning till Christian von Koenigseggs pappa – Jesko von Koenigsegg.

Som en naturlig vidareutveckling på Koenigsegg Agera RS flyttar Koenigsegg Jesko fram gränserna ytterligare, och ska enligt Koenigsegg vara den ledande bilen när det kommer till ultimata banprestanda samtidigt som den är godkänd för att köras på gatan.

Koenigsegg Jesko har massa nyheter som vi aldrig sett i en Koenigsegg tidigare, bland annat en omarbetad version av den femliters dubbelturbo-V8:an som vi känner igen från tidigare Koenigseggmodeller. I Jesko ger den 1.280 hästar och 1.500 Nm. På vanlig bensin, vill säga. Fyller man istället tanken med E85 stiger effekten till kolossala 1.600 hästar. Eftersom Jesko väger in på 1.420 kilo ger det ett bättre effekt/vikt-förhållande än självaste One:1.

Växellådan som sitter i Jesko är helt och hållet designad och utvecklad av Koenigsegg själva. Koenigsegg Light Speed Transmission (LST), som de har döpt lådan till, har nio växlar och ett alldeles unikt flerkopplingssystem.

Till skillnad mot en dubbelkopplingslåda, som bara kan förbereda en växel i en riktning, så kan växellådan i Koenigsegg Jesko "hoppa över" växlar för att hitta den ultimata accelerationen. Så om du som förare behöver gå från 7:e till 4:e växeln för att hitta mest kraft behöver du inte passera 6:e och 5:e, utan Koenigseggs LST-låda kan gå direkt till 4e extremt snabbt.

Koenigsegg Jesko är byggd för att otroligt kvick på bana. För det krävs ett vridstyvt chassi och det har Jesko tack vare en ny monocoque med integrerad bränsletank och störtbur förstärkt med Dyneema – världens starkaste fiber.

För första gången ser vi också en Koenigsegg med styrning på bakaxeln som kan vrida bakhjulen i upp till tre grader i vardera riktning beroende på vad situationen kräver. Men generellt sett fungerar bakhjulsstyrningen som på andra bilar – hjulen styr i motsatt riktning mot framhjulen i låga hastigheter för att ge bättre instyrning och känsla av kort axelavstånd, och styr med framhjulen i höga hastigheter för att ge mer stabilitet och en "virtuellt" förlängt axelavstånd.

Jesko är full av aerodynamiska lösningar för att ge så bra banegenskaper som möjligt. Bland annat är splittern i fronten och diffusern i aktern helt nya och unika för Koenigsegg Jesko och balanserar på den otroligt tunna lina mellan optimal downforce och lågt luftmotstånd. Splittern

har flärpar som kan fällas upp och ned. Exempelvis fälls flärparna vid inbromsning eftersom downforcen med de uppe hade tryckt ned fronten i marken och skadat bilen.

Den enorma vingen bak har såklart en oerhört stor del i att Koenigsegg Jesko kan producera 800 kilo downforce redan vid 250 km/h. Det siffran stiger sedan till 1.000 kilo i 275 km/h och upp till det maximala marktrycket som ligger på 1.400 kilo. Detta är 30 respektive 40 procent mer än Konenigsegg One:1 och Agera RS.

Interiört har Koenigsegg fokuserat på att göra Jesko lyxig, trots sina banslaktande ambitioner. Materialen är noga utvalda och består av läder, alcantara och kolfiber om vartannat. Instrumentklustret är digitalt och i instrumentpanelen sitter en 9-tums touchskärm med ett infotainmentsystem som Koenigsegg har döpt till SmartCenter.

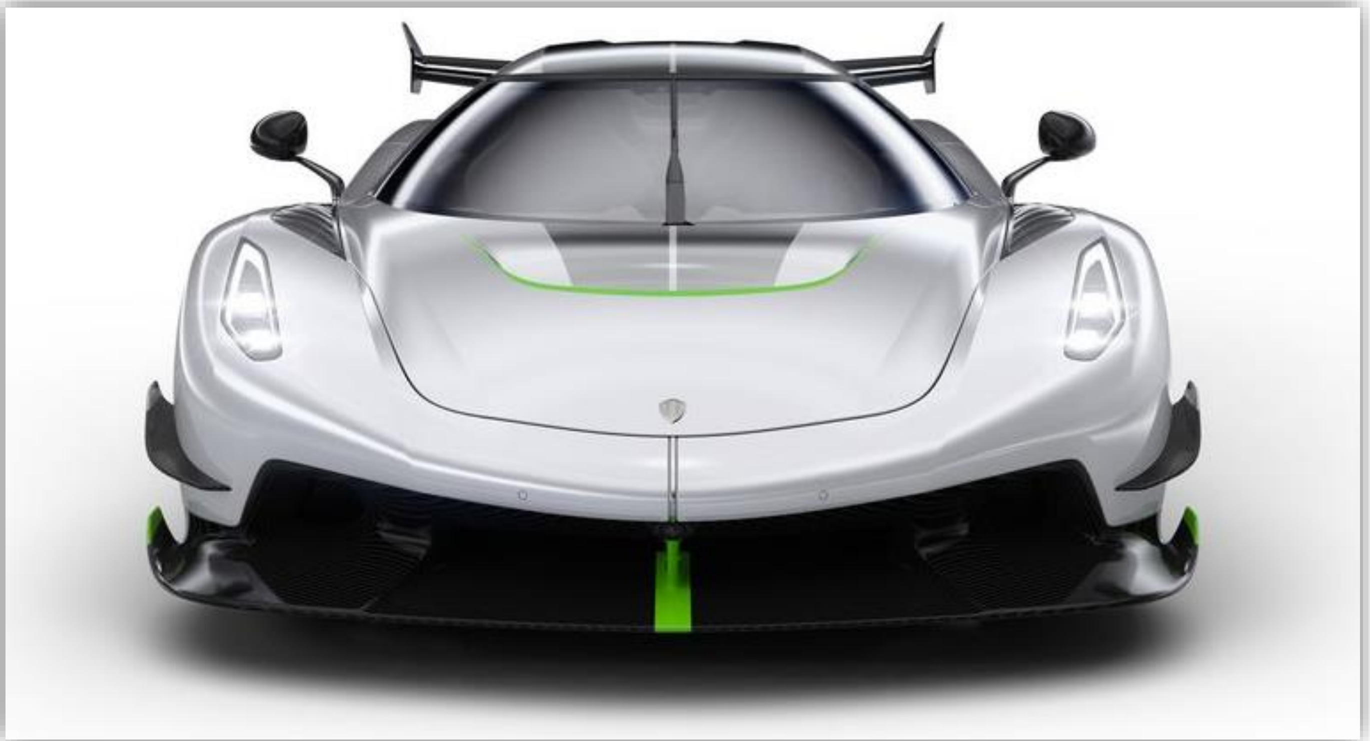
Via SmartCenter kan alla bilens inställningar ändras, såsom hur mycket man vill att antisladd och antispinn ska ingripa, stötdämparnas hårdhet och mycket annat.

Jesko har också det som Koenigsegg kallar för SmartWheel, där ratten har två inbäddade touchskärmar som kan sköta farthållare, klimatanlaggning och höjden på fjädringen bland annat.

Priset då? Inget känt än så länge, men precis som det brukar vara med Koenigseggmodeller – behöver du fråga om priset, då har du förmodligen inte råd.



Jesko von Koenigsegg.





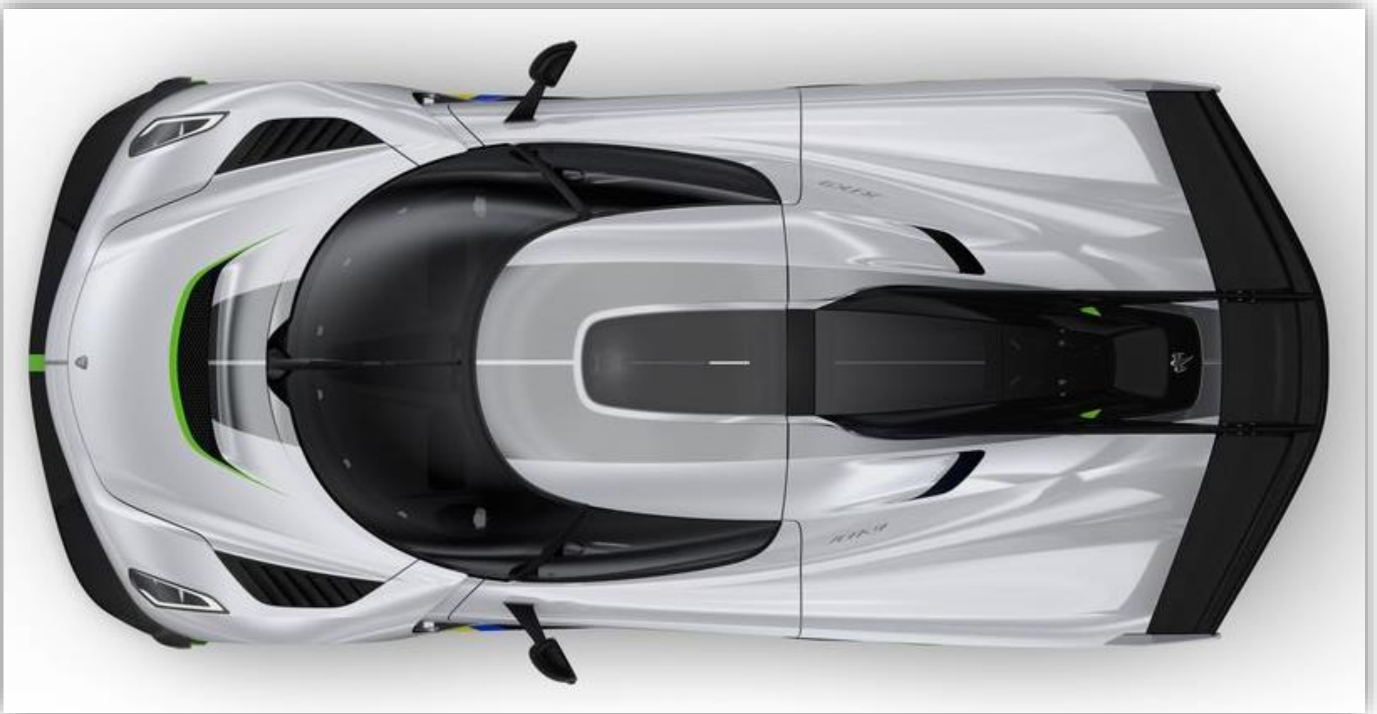

251
Koenigsegg


251
Koenigsegg


251


Koenigsegg


251




Koenigsegg
JESKO


2.0
3.0
1.0
0.5
0


PEDAL POS.
MEDIA
CONTROLS
JESKO
START
STOP


D
JESKO
0000
000
JESKO

SVENSKA DAGBLADET

2. Europa halkar efter – trots Polestars stjärnglans

Av Jonas Fröberg 2019-03-05 18.08

GENÈVE. Elbilarna står som spön i backen på den stora bilmässan. Men Polestars lyskraft ställer koncernsyskonet Volvo Cars i skuggan. Samtidigt väcks frågor om hur hårt de europeiska tillverkarna verkligen satsar på elbilar – en ny rapport visar att Europa halkar efter Kina och USA.



Polestars vd Thomas Ingenlath

Det sorlar i Mazdas stora monter. Men ögonbryn höjs. På Genèvesalongen härskar nämligen traditionerna, och här huserade i decennier Volvo Cars i sin skandinaviskt inredda monter.

Men i år var man kvar i Göteborg.

I stället, i montern invid Mazdas, visade Polestar upp Volvogruppens första elbil.

En strid ström besökare ville provsitta den nya elbilssuven Polestar 2 som visades upp på ett webbbaserat evenemang redan förra veckan.

Vissa har förvånats över det nya elbilsmärket som är hälftenägt av Volvo Cars och Geely. Polestar ska vara ett lyxigt premiummärke med fokus på elektrifiering.

Precis som Volvo Cars.

Samtidigt har Volvo Cars fått kritik för att vara efter i elektrifieringsracet. Flera laddhybridversioner är försenade och Volvo Cars egna första elbil XC40 Electric ska inte visas förrän tidigast i slutet av året.

Thomas Ingenlath, vd på Polestar och tillika designchef i Volvogruppen, tonar ner konkurrensen mellan de två märkena.

– Jag tror stenhårt på att vi tillsammans kan sälja fler bilar, säger han.

Kan Volvo Cars hamna på efterkälken nu?

– Volvo har en verksamhet med 600 000 bilar per år med stark grund i förbränningsmotorer. Där måste man evolutionsmässigt få in allt nytt. Hos oss kan vi göra nytt från början, säger han.



Intresset för Polestar 2 var stort.

Polestar, som är Volvos gamla oljeindränkta prestandamärke, invigde sitt nya huvudkontor i Göteborg i höstas. Man har utvecklat den nya elbilen i lokaler på Hisingen tätt ihop med Volvo Cars. Cirka 200 personer är nu anställda i Göteborg. Men Polestar har sina egna utmaningar medger Thomas Ingenlath.

– Vi är ett okänt varumärke och det är ett problem vi jobbar med.

Polestar 2-bilen ska inte börja tillverkas i Kina förrän om cirka ett år. Och så är det för flertalet elbilar som nu lanseras med buller och bång.

Mercedes elsuv EQC, som visades redan i höstas i Stockholms skärgård, ska inte börja levereras förrän i slutet av 2019 och Hondas nya lilla elbil ”e prototyp” ska inte lanseras förrän 2020.

Samtidigt hällde på tisdagen den Brysselbaserade gröna tankesmedjan Transport Environment kallvatten över elbils-yran i Genève med dagsfärska rapporten ”Elbilsbriefeing”.

I den står att Europa 2018 blev omkörd av USA som världens andra största elbilsmarknad efter Kina. I USA såldes nära 60 000 fler eldrivna bilar 2018 – 361 000 att jämföra med Europas 302 000 elbilar.



Nya Polestar 2 hade en strid ström av besökare.

Julia Poliscanova, chef för rena fordon och e-mobilitet på Transport & Environment menar ökningen i USA är driven av Tesla men att det ändå är förvånande med tanke på Europas höga svansföring i klimatfrågan.

Hon säger sig se flera förklaringar.

– Tittar man bara på koldioxidkraven behöver biltillverkarna inte lansera elbilar förrän 2021 när de nya strängare koldioxidkraven på 95 gram koldioxid per kilometer sätts in. Därför försenar de elbilslanseringar och skyddar och mjölkar sina dieselbilar.

Hur menar du?

– Den största vinsten görs i dag med dieselbilar.

Hon pekar på att det i hennes ögon är en farlig strategi.

– Elbilar är framtiden. Om de inte börjar komma ikapp lämnar de fältet fritt för kinesiska och amerikanska spelare.

De närmaste åren ökar antalet elbilslanseringar stort. Exempelvis ska Volvo Cars ha hälften rena elbilar 2025. Men även bilbranschens toppar pekar på att lönsamheten med elbilar kommer vara sämre än fossila bilar under de närmaste åren.

SvD intervjuade på måndagskvällen Volkswagens koncernchef Herbert Diess. Då sade han sade han kostnaden att producera en elbil kommer att gå ner till samma nivå som en bensin- eller dieselbil först 2025.



Den 22 maj tillträder Ola Källenius som vd i Daimler.
Här fotograferad på tisdagseftermiddagen i Genève.

Även Daimler tillträdande koncernchef, Västerviksonen Ola Källenius, var inne på samma spår när han fick frågan av SvD på tisdagen i Genève.

– Det kommer att ta mellan fem till sju år innan kostnaden för elbilar går ner till den för bensin- och dieselbilar. Detta gäller även för den totala kostnaden för kunderna, sa Källenius.

Marknaden för laddbara bilar låg på 2 procent i EU förra året. De närmaste åren kommer många nya lanseringar.

Tillbaka i Polestarmontern är vd Thomas Ingenlath optimistisk.

Hur många anställdas har Polestar i Sverige om fem år?

– I dag är det 200. Jag säger inte att det är 2 000 anställda om fem år. Men vi ska först dubbla och sedan dubbla och sedan tar vi det därifrån.

ALLT OM BILAR

3. Mercedes storsatsar på att elektrifiera sina bilar

Publicerad 5 mar 2019 11:01 **Av Jan-Erik Berggren**

GENÈVE. Med nya batterifabriker i tre världsdelar storsatsar Mercedes på att elektrifiera sina bilar. Redan till sommaren kommer suven GLC som laddhybrid och i höst ska en ny GLE PHEV klara tio mil på el.



Ny tjänstebilsfavorit i Sverige: GLC som laddhybrid med en räckvidd på el på 50 kilometer.



Nya GLE kan köra tio mil på el med sin nya laddhybriddrivlina. På bilden dock värstingmodellen AMG 53.



Tuffast på strandpromenaden blir Mercedes AMG GT Roadster.

Mercedes svenske vd Ola Källenius tvekar inte. Det är elektrifiering av drivlinorna – både bensin och diesel – som är framtiden.

Just nu byter Mercedes från första till andra generationen av laddhybrider, vilket betyder ett steg från 35 till 50 km i räckvidd på el och dessutom med den nya tuffare kärcykeln, och redan i höst kommer de första bilarna med den tredje generationen av laddhybrider.

Nya GLE presenterades i höstas och kommer till Sverige under våren. Det är också den bilen som blir först ut av en rad laddhybrider från Mercedes som klarar tio mil på en laddning.

Mercedes är också enda tillverkare som satsar på att erbjuda elektrifiering av både bensin- och dieselmotorer. Dieselmotorn i nya GLE ska släppa ut lika lite kväveoxider som en bensinbil vilket ska ge fina utsläppssiffror då motorn kombineras med en elmotor och batterier.

Dubblar antalet hybrider

Dessutom ska Mercedes utöka sina milhybridalternativ. I dag finns 25 modeller med 48 Volts-systemet och i slutet av det här året ska det finnas dubbelt så många. Mercedes kallar systemet EQ Boost och elmotorn ger ett tillskott på drygt 20 hästkrafter. Det ger fina prestanda från stillastående och med energilagring och energiåtervinning ska förbrukningssiffrorna och CO2-utsläppen hållas ner.

I sommar presenteras elbilen EQC hos bilhandlarna, modellen som hade världspremiär i Sverige i höstas. I Genève visade Mercedes också en EQV – alltså en eldriven V-klass.

– Efterfrågan är stor på den här typen av bil både från privatpersoner och från de som använder den för kommersiell trafik och persontransport, förklarade Ola Källenius.

Men det är klart att Mercedes också visade gamla hederliga bilkänslor på salongen. En ANG GT Roadster blir fräckaste bilen på världens strandpromenader i sommar och fräcka CLA Shooting Brake lär spä på modellens popularitet i Sverige. Nya CLA har blivit större och rymligare och står för en stor del av Mercedes försäljning i Sverige.

Ola Källenius rundade av sin presentation med ytterligare ett avslöjande: kompaktbilarna A-klass och B-klass kommer att få laddhybriddrivlinor de också under året.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Audi Q4 e-tron concept – lillebror till e-tron

Mattias Rabe 5 mars 2019

På årets Genèvesalong täcker Audi av ännu en elektrisk suv, denna gång i konceptutförande. Den knappt 4,6 meter långa elbilen med drygt 45 mils räckvidd är en förstudie av vad som komma skall mot slutet av 2020.



FILM: ***https://youtu.be/XpJcnbdPR8g***

För ett år sedan slog Audi på stora trumman när de visade upp numera marknadslanserade e-tron i maskerat prototyputförande. Man bjöd inte på några jättehårda fakta då, men den elektriska modellen roffade ändå åt sig en stor del av rampljuset, inte minst då flera exemplar rullade på Genèves gator i samband med salongen.

Till årets salong har Audi med sig lillebrorsan till e-tron (provkörning på länken). Det är dock inte dags för någon lansering ännu, den låter vänta på sig till slutet av 2020, så det är en konceptbil vi får ta del av i form av Q4 e-tron concept. För några veckor sedan fick vi se den i form av skissbilder.

Audi Q4 e-tron concept skiljer sig från e-tron inte enbart sett till storleken. Medan e-tron är 4,90 meter lång är Q4 e-tron concept ”endast” 4,59 meter från för till akter. Det gör den något kortare än Q5. Den skiljer sig nämligen också ganska rejält rent tekniskt sett. Storebror e-tron använder sig av MLB-plattformen som utgångspunkt. Q4 e-tron concept har i stället Volkswagen-gruppens elbilsplattform MEB som grund, det vill säga som flertalet redan visade eldrivna konceptbilar från koncernen, exempelvis Seat el-Born och Skoda Vision iV. MEB-plattformen är avsedd för elbilar från kompaktklassen upp till mellanklassen.

Övriga mått för Q4 e-tron concept är 1,90 meter på bredden, 1,61 meter på höjden och 2,77 meter mellan hjulaxlarna. Sistnämnda är även det något kortare än vad Q5 erbjuder.

Enligt Audi ska de interiöra utrymmena vara goda och upplevas som ännu större tack vare avsaknaden av kardantunnel.



Adaptiva stötdämpare runt om, 22 tum höga hjul.

Konceptbilen har plats för fyra, mittplatsen i baksätet ser inte allt för bekväm ut och saknar dessutom säkerhetsbälte samt nackstöd. Precis som i syskonbilen Skoda Vision iV är materialen interiört valda med omsorg för miljön.

Förarmiljön har Audi skruvat upp ytterligare en nivå i jämförelse med e-tron. Det är än mer avskalat i Q4 e-tron concept som domineras av två stora skärmar – Audi virtual cockpit framför ratten och instrumentbrädans 12,3 tum stora infotainmentskärm. En head up-display modell större tronar upp i förarens blickfång då bilen är igång. Den innehåller AR, så kallad Augmented Reality som på svenska kallas för förstärkt verklighet. Med AR integreras datorgenererad grafik ”ovanpå” den verkliga trafikmiljön framför bilen.

Ytterligare en liten skärm finns och via den styr man bland annat klimatanläggningens funktioner. Trådlös laddning av mobiltelefon finns i facket under. Audi verkar inte ha valt samma väg som Skoda som visar upp laddning och uppkoppling av två telefoner samtidigt.

Q4 e-tron concept har två elmotorer, en bakre som tar hand om bakhjulen och en främre som hanterar framhjulen. Den bakre, som är synkron, är huvudmotor och assisteras av den främre, som är asynkron, vid behov. Bilen är alltså fyrhjulsdriven, quattro som det heter hos Audi, när så behövs.

Bakre motorn står för 150 kilowatt (204 hk, dvs samma som flertalet andra MEB-bilar) och 310 newtonmeter medan främre står för 75 kilowatt (102 hk, även det samma som i t ex Volkswagen I.D. Crozz). Tillsammans utvecklar de maximalt 225 kilowatt, det vill säga 306 hästkrafter.

Audi har valt att placera ett 510 kilo tungt batteripack på 82 kWh i golvstrukturen mellan hjulaxlarna. Det är samma kapacitet som i Skodas elektriska suv-koncept som även det visas i Genève i år. Det är också mindre än e-trons 95 kWh.

Snabbladdning med effekter på upp till 125 kilowatt är möjligt vilket tillåter att 80 procent av batteriets totala kapacitet kan nås efter drygt en halvtimmes inkoppling mot en laddare. Laddas batteriet fullt ska över 45 mil kunna avverkas enligt WLTP-körcykelns kombinerade program för elbilar. Det innebär en energiförbrukning på drygt 1,8 kWh per mil. Audi framhäver, utöver den stora batterikapaciteten, att bilens låga luftmotståndskoefficient på 0,28, energiåtervinningssystem och värmereglersystem är viktiga beståndsdelar för en längre räckvidd.

Audi Q4 e-tron ska alltså lanseras mot slutet av 2020. Då blir den Audis femte elbil på knappt två år. Nu i mars 2019 påbörjas leveranserna av e-tron, senare i år avtäcks e-tron Sportback och för den kinesiska marknaden Q2L e-tron. Mer eller mindre parallellt med Q4 e-tron är det premiärdags också för e-tron GT.



Solar Sky kallar Audi den blå lacken för. De kallar den även för dubbelt miljösmart eftersom den sägs vara skonsam mot miljön vid tillverkningsprocessen samt att den reflekterar kortvågigt sol-ljus nära det infraröda spektret. Värmeutvecklingen blir därför mindre på karossytan och det interiöra klimatet blir bättre och behöver inte kylas ned lika kraftfullt som normalt vilket ger en lägre energiåtgång.

Vad som inte syns på denna bild är head up-displayen med AR-teknik.

Alcantara och integrerade nackstöd. Fyra sittplatser.



GALLERI
Audi Q4 e-tron concept
14 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Skoda Vision iV presenterad – elektrisk, uppkopplad och självkörande

Mattias Rabe 4 mars 2019

Skoda visar inte en skarpladdad elbil på Genèvesalongen, däremot ett suv-koncept som visar vad de har för avsikt att lansera 2021. Självklart handlar det om ett MEB-bygge och räckvidden uppges, med dagens mått mätt för elbilar, vara lång.



Tycker du dig känna igen bilen på bilderna här, men kanske föreställer du dig den i grönt? Du är inte fel ute. Bilen på bilderna heter Skoda Vision iV och är en form av efterföljare till Vision E som visades upp på bilsalongen i Shanghai våren 2017. Grundformen är densamma men Vision iV är slankare i utförandet och mer produktionsmässig. Enligt Skoda så pass att den sägs vara en pålitlig indikation på vad som kommer år 2021.

Skoda Vision iV är som många andra elbilskoncept från Volkswagen-koncernen baserad på MEB-plattformen. Det vill säga samma grundarkitektur som används till Volkswagen I.D. Neo, Seat el-Born och många fler.

I Skodas utförande är det två elmotorer, en över främre hjulen och en över de bakre, som utför jobbet. Tillsammans står de för 306 hästkrafter och får sin kraft från den energi som lagras i ett 82 kWh stort batteripack som är placerat lågt mellan hjulaxlarna. 0-100 km/h sägs gå på 5,9 sekunder och 80 till 120 km/h på fyra sekunder. Toppfarten är begränsad till 180 km/h, samma siffra som Volvo avser begränsa samtliga sina modeller till, inte bara elbilar.

Batterierna på nämnda 82 kWh sägs räcka till 50 mils körning enligt den kombinerade WLTP-körcykeln. 80 procent av batteriernas totala kapacitet, det vill säga knappt 66 kWh, ska kunna uppnås på 30 minuter genom snabbladdning.

Skoda har med Vision iV vässat sitt designspråk och samtidigt passat på att få till en rad unika detaljer, inte minst lysdiodslingan som löper över hela fronten samt motsvarande röda slinga som sträcker sig över hela bakre stötfångarens nedre del.

På bakluckan är namnet Skoda placerat med så kallad spärrad text, precis som på de båda nykomlingarna Scala och Kamiq. På Vision iV är bokstäverna dessutom bakbelysta.

Konceptbilen saknar dörrhandtag på utsidan, dörrarna är nämligen elektriskt manövrerade. Ytterbackspeglar saknas också då dessa är ersatta med kameror likt Audi e-tron.



Lite tuffare linjer än vad Vision E bjöd på för ett par år sedan.

Interiört är det städat och rent, det vill säga inte en mängd knappar och vred utan det mesta sköts via skärmar eller med rösten. Här bjuds det på en tvåekrad ratt som inte har Skodas logotyp i navet utan i stället namnet Skoda i lika spärrad text som på bakluckan.

På mittkonsolen ser vi två mobiltelefoner som ligger på laddning samtidigt. Att de är två stycken beror på att Skoda har möjliggjort samtidig uppkoppling av två telefoner mot bilens system.

Någon separat nyckel till bilen behövs inte då mobiltelefonen fungerar som nyckel, något som redan finns i dag, bland annat till Tesla Model 3.

Uppkopplingen mot tjänster i molnet sker via på 5G-nätet. 5G går många och väntar på, inte minst bilindustrin, men för europeisk del verkar tekniken bli försenad. Ericsson har haft som mål att börja rulla ut 5G i Europa under 2019 men flera inom telekombranschen, bland annat Nokias vd, tror på förseningar.

Skoda Vision iV är även delvis självkörande, i alla fall enligt nivå 3. Det betyder att bilen kan köra på egen hand i de flesta situationer men att föraren alltid måste vara vaksam då denna har det övergripande ansvaret. Just detta steg mot helt självkörande bilar hoppar Volvo över.



Ekologiska material har Skoda satsat på interiört.

GALLERI
Skoda Vision iV Concept
10 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Nya Subaru Forester officiell som hybrid i Genève

Peter Klemensberger 5 mars 2019

Femte generationen Subaru Forester avtäckt i Genève. En helt ny bil med hybridteknik och med ett utseende som känns bekant vid första anblicken.



Modellen Subaru Forester lanserades 1997 och har sedan dess sålts i över 3,8 miljoner exemplar. Nu är det dags för den femte generationen, en bil som först täcktes av i New York förra året men som nu gör europadebut under Genèvesalongen.





Modellen blir den tredje att baseras på Subaru Global Platform efter XV och Impreza. Boxermotor och fyrhjulsdrift är en självklarhet när det kommer till Subaru men nya Forster kommer även med hybridteknik vid namn e-Boxer.

En tvåliters bensinmotor på 150 hästkrafter assisteras av en elmotor som är integrerad i växellådan och skjuter till 16,7 hästkrafter och 65 newtonmeter till drivhjulseffekten. Batteriet har en kapacitetet på 13,5 kWh och 118,4-voltssystemet är av självladdande typ – på enbart el kommer Forester 1,5 kilometer.

Nya Forester har kortare överhäng än tidigare då den sammanlagda längden är en cirka centimeter längre (4 625 mm) än tidigare medan axelavståndet (2 670 mm) har ökats på med tre centimeter och bredden (1 815 mm) med två centimeter. Den tidigare markfrigången på 22 centimeter är intakt.

Trots att bilen bygger på en ny plattform så känns skalets design igen från föregångaren. Men ställer men bilarna bredvid varandra så framträder ändringarna tydligt. I fronten märks en ny stötfångare med, ny grill och ljusgeometri. På sidorna ser vi mer markerade och uppdragna hjulhus och nya plåtveck. Baktill är ändringarna som störst mer mer veck, ny lampdesign och svart ramp mellan dessa. Som helhet ger designen bilen mer av attityd.

Invändigt märks det än tydligare att det är en ny bil. Reglagen sitter där de ska men hållningen är modernare .

Nya Forester kommer till Sverige i höst i utförandena Base, Active, Ridge och Summit. I samma veva får modellen XV ovan nämnda hybridsystem.





7. Kias e-Soul börjar säljas i april

Text: Lotta Hedin

PUBLICERAD: 2019-03-05

Ta en titt på Kias e-Soul som får en räckvidd på upp till 45,2 mil och börjar säljas redan i april.



På bilmässan i Genève visar Kia även upp sin futuristiska konceptbil Imagine. Se filmen här:

***FILM*: http://www.elbilen.org/wp-content/uploads/2019/03/kia_geneve2.mp4?_=1**

Elbilens Fredrik Sandberg är på plats på bilmässan, där det mesta i år handlar om elektrifiering.

Tredje generationen av Kia Soul, Kia e-Soul, kommer bara säljas med elektrisk drivlina. Den har ett batteripack på 64 kWh och en elmotor på 150 kW och 395 Nm som driver på framhjulen. Accelerationen 0–100 km/h går på 7,6 sekunder. Räckvidden enlig WLTP är 45,2 mil. De svenska priserna är inte fastställda.

Enligt Kia är e-Soul är standardutrustad med de senaste säkerhetssystemen, som aktivt filövervakningssystem, adaptiv farthållare, trötthetsvarnare, nödsamtsalsfunktion och autobroms med fotgängar- och cyklistskydd.

I Genève visar Kia också upp sin konceptbil Imagine som ska peka mot hur Kia vill fortsätta utvecklingen av sina elektrifierade modeller. Designteamet har enligt Kia ”utnyttjat den helelektriska drivlinans layout för att maximera kupéutrymmet och skapa en luftig och rymlig interiör”. Konceptbilen har också 21 stycken högupplösta bildskärmar över instrumentpanelen, vilket enligt Kia ska vara ”ett humoristisk svar på tal till branschens nuvarande besatthet av allt större instrumentpaneler och stora skärmar.”

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Volkswagen I.D. Buggy officiell – sandloppan har blivit elektrisk

Mattias Rabe 5 mars 2019

Klassikern beach buggy gör comeback – som elbil. Volkswagen visar på Genèvesalongen upp en modern tolkning av den en gång så populära sommarbilen.



När beach buggyn, eller sandloppan som det svenska smeknamnet är, föll i glömska någon gång för sisådär 30-35 år sedan var det nog få som trodde att den skulle återuppstå som elbil på bilsalongen i Genève i mars 2019. Men det är precis vad den har gjort – återuppstått, och det modernare än någonsin, som I.D. Buggy.

Borta är Typ 1:ans luftkylda och svansmonterade boxermotor. Den är ersatt med en elektrisk motor på 204 hästkrafter och 310 newtonmeter som är placerad över bakaxeln, precis som på alla andra MEB-baserade elbilar från Volkswagen-koncernen (vissa av dem har även en elmotor framtill). Elmotorn får sin ”juice” från ett litiumjonbatteripaket som är placerat i golvstrukturen mellan hjulaxlarna. Batteriets kapacitet uppgår till 62 kWh och det anses enligt WLTP-körcykeln ge energi nog för runt 25 mils körning. Det låter kort och stämmer siffran innebär det en energiförbrukning på uppemot 2,5 kWh per mil. Mycket för en så pass liten bil.

Bilens laddlucka är placerad bakom det bakre VW-emblemet. I Volkswagens monter laddas bilen via en mobil snabbladdningsstolpe som kan installeras permanent eller sättas upp för tillfälligt bruk. Volkswagen säger nämligen att man ska kunna ladda var man än befinner sig, till exempel på stranden, men då gäller det att man har tillgång till elnätet, eller kanske en ”powerbank” som Volkswagen redan visat upp.

Originalet från 1960-talet var bakhjulsdriven, det är också denna moderna variant, trots att fyrhjulsdrift kanske är att föredra för att inte fastna i sanddynorna. Dock kan man montera en extra elmotor för framhjulen för att få I.D. Buggy mer klättervänlig.



Originalet. På den tiden hade den ofta två puffror i baken (syns inte på bilden).
Nya beach buggyn har inga puffror, den har nämligen inga avgaser att släppa ut.

När gaspedalen trycks mot mattan och bakhjulen får sitt fäste tar det 7,2 sekunder att ta sig från stillastående till en hastighet som är accepterad på de flesta 2+1-vägarna i Sverige, det vill säga 100 km/h. Toppfarten är begränsad till 160 km/h. Siffrorna gäller för I.D. Buggy som bakhjulsdriven.

Tvåsitsiga I.D. Buggy, som kan konverteras till 2+2-sitsig, har en extrem ren och slät interiör, för ingen vill ha en massa skrymslen och vrår som samlar sand från stranden. Det gör städningen mindre rolig. Materialen är dessutom vattentåliga, vilket är praktiskt då sufflett saknas. Bilen har endast framruta och rundslagningsbåge, precis som originalet.

Förarmiljön är spartansk men ändå digital. Ratten är en central del, inte bara för styrning av bilen utan även för styrning av olika funktioner, exempelvis telefon och media. Integrerat i rattekrarna finns beröringskänsliga knappar och reglage som vid ett visst tryck reagerar och utför valda kommandon.





På rattstångens högra sida sitter växelväljaren, inte som en spak utan som en vred med en integrerad P-knapp. Som sagt, minimalistiskt.

I.D. Buggy är ingen bjässe till bil. Den mäter 406,3 centimeter på längden, 189 centimeter på bredden och 146,3 centimeter på höjden. Axelavståndet är 265 centimeter.

Den rullar på 18-tumshjul med grovmönstrade däck och markfrigången är 24 centimeter.

Som du kanske har insett rör detta sig om en konceptbil. Volkswagen vill med I.D. Buggy visa MEB-plattformens mångsidighet, men de skriver också att bilen är en flirt till externa uppstarts-företag som ges en möjlighet att bygga massor av versioner av I.D. Buggy. Volkswagen har ju tidigare nämnt att de gärna ser sin MEB-platta bli en standard i branschen.



GALLERI
Volkswagen I.D. Buggy
32 bilder



9. Fiat Chrysler tillbakavisar uppgifter om försäljning av Maserati

Nyhetsbyrån Direkt Publicerad: 05 mars 2019, 15:47

Italiensk-amerikanska fordonskoncernen Fiat Chrysler kommer inte att sälja av lyxmärket Maserati men öppnar för förvärv. Det sade bolagets vd Mike Manley vid en presskonferens vid bilmässan i Genève på tisdagen, enligt Reuters.



"Vi har en stark framtid att vänta även som självständigt bolag, men gällande förvärv som skulle stärka förutsättningarna ytterligare skulle jag titta närmre på", sade Mike Manley.

Tidigare medierapporter har gjort gällande att Maserati varit på väg att säljas till Geely, som bland annat äger Volvo Cars, är största enskilda aktieägare i AB Volvo och dessutom är storägare i Daimler.

"Maserati är ett av våra vackraste märken och har en mycket ljus framtid… Nej", sade Fiat-Chrysler vd:n.



Tatra T613-5 UK-spec 1995–96

NyTeknik

10. GKN:s nya eldrivlina ska ge elbilarna bättre räckvidd

Felix Björklund 2019-03-04 13:18

En tvåväxlad eldrivna som ska ge bättre effektivitet och räckvidd. Det är vad GKN hävdar att de uppfunnit. Nu testar man sitt system i Arjeplog.



GKN har utvecklat sina e-drivlonor i snart 20 år och har redan levererat system till BMW, Mitsubishi, Porsche och Volvo.

För elbilar är energieffektivitet och räkvidd de två viktigaste parametrarna. Räckviddsångest och långa laddtider är nämligen fortfarande trösklar för många. Men brittiska GKN påstår nu att de har teknik som ska avhjälpa detta, nämligen vad de beskriver som världens första tvåväxlade eldrivna med vridmomentstyrning.

De kallar sitt system för Seamless shift, och i demonstrationssyfte har GKN petat ner det i en Jeep Renegade. Fördelarna med systemet ska vara att det har potentialen att utöka räckvidden, ge bättre vridmoment, acceleration samt högre topphastighet. I kombination med företagets elaxel ska drivlinan även ge högre effektivitet och bättre stabilitet.

– Den här teknikdemonstrationen visar biltillverkarna hur integrerade eDrive-tekniker kan hjälpa dem att förbättra effektiviteten, säkerheten och kördynamiken, säger Hannes Prenn, chef för GKN Epowertrain.

Läs mer: Testet avslöjar: Tesla knockar konkurrenterna



I demonstrationsfordonet, kallat GTD19, har man ersatt Jeepens förbränningsmotor med en 120 kW elmotor Men den imponerande siffran är att systemet kan skicka ut hela 3 500 Nm i vridmoment och föredal ut upp till 2 000 av dessa till framhjulen om det skulle behövas.

Kan ge bättre effektivitet

Systemet är satt så att det kan dra nytta av elmotorns inledande höga vridmoment, och tack vare de två växelägena i kombination med vridmomentsstyrningen kan man få en stabil och säker acceleration. Helt enkelt så kan man tygla den enorma kraften och förare slipper ryck och slag i ratten.

Systemet ska tack vare de två lägena även potentiellt ge bättre effektivitet och högre toppfart.

Läs mer: Därför får elbilsbatteriet sämre räckvidd i kyla

Enligt GKN har framhjulsdrift med ett vridmomentsstyrningssystem fördelar gentemot bak- eller fyrhjulsdrivna alternativ. Ett av skälen är att systemet kan hålla framhjulen i schack vid acceleration, men även att den kan rätta till viss understyrning när man kommer in i kurvor i högre hastigheter. Detta genom att fördela ut kraft till det yttre hjulen för att rätta till den naturliga understyrningstendensen som är typisk för framhjulsdrivna bilar.

Ytterligare en fördelar är att systemet är mindre än många andra med samma effekt, samt att det är lätt att integrera på redan existerande fordonsplattformar. I GTD19 ska man inte behövt göra några större modifikationer.

GKN har utvecklat sina e-drivlonor i snart 20 år och har redan levererat system till BMW, Mitsubishi, Porsche och Volvo. När vi kan få se den nya tvåväxlade drivlinan i en produktionsmodell återstår att se.

FELIX BJÖRKLUND



11. Världspremiär för självkörande elektrisk Volvobuss

publicerat av ULO • 5 MARS 2019

Volvo Bussar och den tekniska högskolan NTU (Nanyang Technological University) i Singapore presenterade på tisdagen vad man hävdar är världens första fullstora, självkörande elbuss trafik.



På tisdagen visade Volvo och det tekniska universitetet NTU i Singapore upp Volvos första, självkörande elbuss för verklig trafik.

NTU och Volvo inledde för ett drygt år sedan ett samarbeteom forskning och utveckling av självkörande elbussar och nu har projektet kommit så långt att den först bussen rullar på ett avgränsat område. Inom kort ska den trafikera NTU:s universitetsområde, alltså dess campus, och senare även gator utanför detta.

Projektet ingår i Singapores satsning på att ta fram nya lösningar för morgondagens hållbara kollektivtrafik. Singapore har uttalat att självkörande bussar ska införas i flera områden i landet år 2022.

Först i världen är mana dock inte. Kinesiska busstillverkare testar självkörande elbussar i trafik sedan en tid.

– Vi är mycket stolta att kunna presentera vår elbuss med självkörande teknik. Den representerar en milstolpe för branschen och är ett viktigt steg framåt när det gäller vår vision om renare, säkrare och smartare städer, sa Volvo Bussars vd Håkan Agnevall i samband med premiären på tisdagen.

– Resan mot helt självkörande bussar är utan tvekan komplicerad och vårt partnerskap med NTU och LTU (Transportdepartementet i Singapore) är av avgörande betydelse för att förverkliga denna vision, liksom vår för vårt mål att alltid sätta säkerheten i först rummet.

Den självkörande elbussen är en enplans Volvo 7900 Electric som kan ta omkring 80 passagerare och har 36 sittplatser. Bussen är emissionsfri och förbrukar 80 procent mindre energi än en motsvarande dieselbuss.



Bussen har fyra Lidar-sensorer
som gör att den upptäcker och stannar för föremål som kommer i dess väg.

Bussen är försedd med ett stort antal sensorer och navigationsinstrument som hanteras av ett system för artificiell intelligens (AI). Bland annat finns sensorer för att känna av ljus och avstånd, 3D-kameror och ett avancerat GPS-system som använder en mängd data och som har en precision på upp till en centimeter. Ett annat system känner av även små höjd och fartskillnader vilket förbättrar bussens navigation på ojämn väg och i skarpa kurvor. Därmed blir resan mjukare och behagligare för resenärerna.

Sensorerna, navigationsinstrumenten och AI-systemet har utvecklats av forskare vid NTU och uppges göra det möjligt för bussen att köra autonomt genom tät trafik och även i tropiska förhållanden med våldsamma skyfall.

AI-systemet skyddas av avancerade system för cybersäkerhet och brandväggar för att hindra oönskade intrång i systemet och för att kunna erbjuda maximal säkerhet och pålitlighet.

I april kommer en andra testbuss från Volvo. Den ska bland annat testas i en depå hos lokaltrafikföretaget i Singapore, SMRT. Där ska bussen rangeras autonomt, bland annat till tvätthallar och uppställningsplatser där den laddas.

Även ABB är engagerat i projektet och utvecklar snabbladdningssystem för autonoma bussar, både i depå och ute på linjen. Systemen ska följa branschstandarden OppCharge.

Snabbladdningen sker med en effekt på 300 kW via en pantograf som sänks ner mot bussen från laddstationen. Laddtiden uppges till tre – sex minuter.

När den första bussen levererades till Singapore framhöll Joakim Jonsson, Volvos projektledare för självkörande bussar, att samarbetsprojekt av det slag man nu bedriver i Singapore har betydande fördelar.

– Teknologi som fungerar i en del av världen fungerar inte nödvändigtvis bra i en annan del. I Singapore måste bussarna exempelvis vara helt autonoma.De ska inte vara beroende av infrastruktur längs vägen utan till exempel själva kunna läsa vägmärken.

– Singapore är en av de länder i världen som är längst framme när det gäller automatisering och människors acceptans av automatisering, men ligger inte alls lika högt när det gäller tillverkningsindustri. Sverige, däremot, har en stark industrisektor. Det gör oss till perfekta partners,

Fram tills nu har bussarna testats på en avgränsad testbana som är stor som två fotbollsplaner och har byggts upp med låtsasbyggnader. Men nu är det alltså skarpt läge för självkörande, eldrivna Volvobussar.

Här är en kort video från NTU som presenterar projektet: https://youtu.be/31B-2idWO8k

Här är ytterligare en video från premiären, denna gång från Volvo med bland annat en intervju med Volvo Bussars vd Håkan Agnevall: https://youtu.be/-rrmS58tzIk

Klassiker

12. Grattis Austin Cambridge!

Publicerad 7 mars 2009 t**ext Carl Legelius**

I dag när Camilla har namnsdag passar vi på att hylla Cambridge!



Städer med samma namn som den engelska universitetsstaden Cambridge finns på flera ställen i den engelskspråkiga världen. I USA finns minst två, i Massachusetts och i Minnesota. I den kanadensiska provinsen Ontario finns också en stad som heter Cambridge och en i Nya Zealand. På de platserna skulle det vara lätt att sälja en bil med det modellnamnet. Det har använts av två märken, *Austin* under många år och Plymouth under en kortare tid.



Den röda bilen är en Ten med den kaross som kallades Cambridge, kanske inspirerad av konkurrenten Morris som nästan alltid förde en modell som hette Oxford. Det var ungefär som om det skulle ha funnits en Volvo Uppsala och en SAAB Lund.



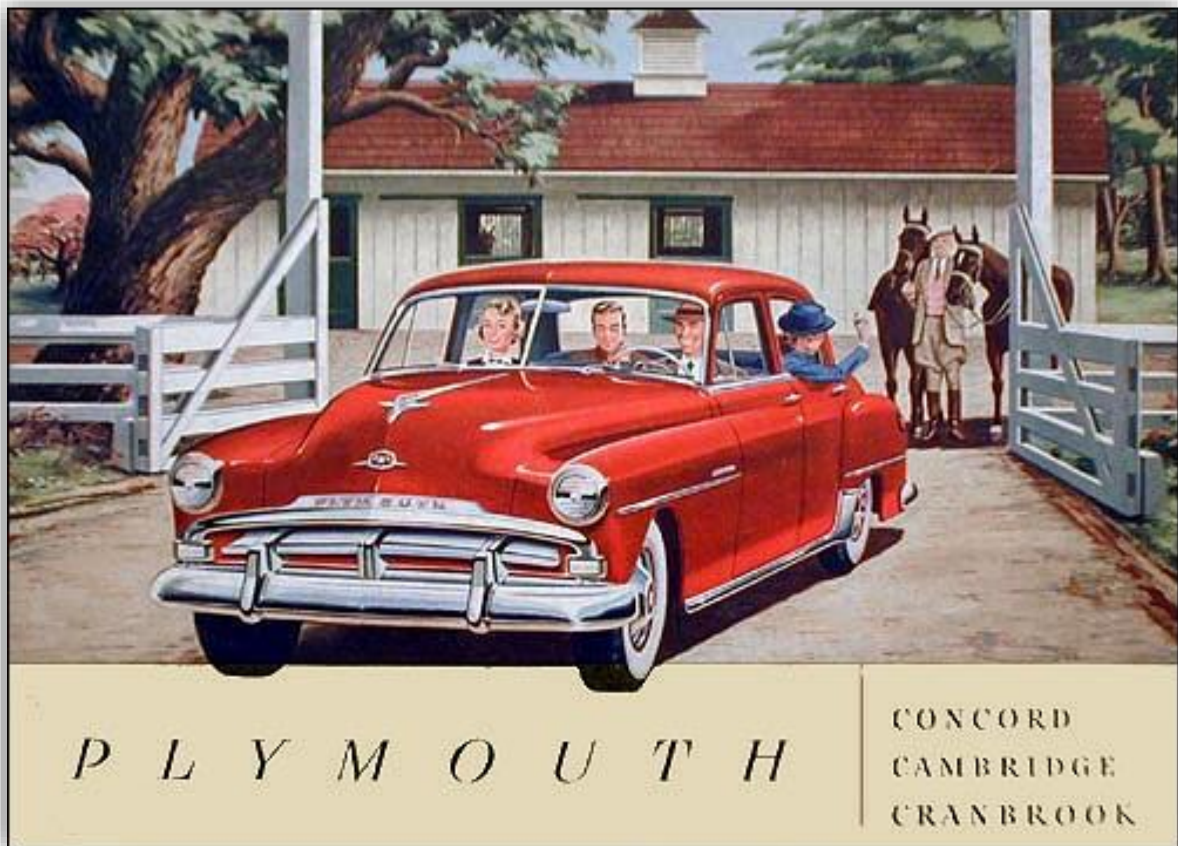
Cambridge fick 1957 en face-lift som egentligen var en tail-lift för det var aktern på bilen som fick ny formgivning. Tillsammans med 13-tums hjul och tvåfärgslack såg den mycket smäckrare ut än den stubbiga föregångaren.



Tidigt 1959 kom A55 Cambridge Mark II med BMC:s nya fenförsedda mellanklasskaross. Den kallades i folkmun Farina efter inspiratören - men det var BMC som stått för det mesta av formgivningsarbetet. Fenorna var mera modesta på kombiversionen.



Fenorna började bli omoderna i början av 1960-talet och inför 1962 hyvlades de av på Cambridge, som samtidigt fick en något större motor och därmed beteckningen A60. En pålitlig bil som länge var vanlig som taxi i engelska småstäder. Den fanns också med dieselmotor men var då pinsamt långsam.



Efter flera år med de allmänna beteckningarna de Luxe och Special de Luxe infördes unika modellnamn på 1951 års modeller av Plymouth. Alla började på C, men det var inte var inte självklart vilken hackordning det var mellan Concorde, Cambridge och Cranbrook.



Plymouth fick nya karosser 1953 i en rätt tam stil som gjorde att märket tappade marknadsandelar. Samma grundkaross gick ett år till men modellbeteckningarna ändrades 1954 till hotellnamn som Plaza, Savoy och Belvedere.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. PWR Racing ska köra WTCR

Robin Törnros

4 mars 2019

Svenska teamet PWR Racing ger sig in i den internationella WTCR-kampen med bilar från Cupra Racing.



PWR Racing grundades 2012 och har sedan 2016 representerat Seat Sverige i STCC där de tagit hem tre mästerskapstitlar. Nu meddelar teamet att de med hjälp av Cupra Racing ska ställa upp med två Cupra TCR-bilar i WTCR i år.

– Utvecklingen har gått ofattbart fort sedan vi startade PWR Racing 2012 och nu står vi inför vår första internationella säsong. Det är en bra chans för oss att mäta vår kapacitet på den allra högsta nivån, något jag verkligen ser fram emot! Jag är tacksam för förtroendet vi fått från CUPRA Racing att representera deras varumärke i WTCR, säger Daniel Haglöf, medgrundare och vd på PWR Racing.

I nuläget meddelar PWR inte vilka förare som är aktuella men dessa kommer att presenteras inom kort. Säsongen drar igång 5 april i Marocko och spänner över tio helger med totalt 30 race. Mästerskapet avslutas 15 december i Malaysia. Redan 28 mars börjar försäsongstester i Barcelona.

Robin Törnros



14. Ferrari ”vann” försäsongen?

Skrivet den 4 mars 2019, klockan 10:48 | 149 kommentarer



Ferrari ”vann”? årets försäsong

HAMILTON [W10] - MINI SIM			
1	outlap (C3)	36	1:22.155
2	d-t 2:21.269	37	1:22.534
3	1:22.589	38	1:22.466
4	1:22.518	39	1:22.937
5	1:22.679	40	1:23.073
6	1:23.052	41	1:23.137
7	1:23.001	42	1:23.355
8	1:23.581	43	1:23.352
9	1:23.424	44	1:24.512
10	1:23.613	45	1:25.540
11	1:23.776	46	in
12	1:24.043	@f1debrief	
13	1:26.223		
14	box		
15	1:55.477 (C2)		
16	1:23.510		
17	1:23.033		
18	1:22.882		
19	1:23.339		
20	1:22.660		
21	1:22.900		
22	1:23.122		
23	1:23.462		
24	1:23.567		
25	1:23.690		
26	1:24.451		
27	1:24.157		
28	box		
29	1:44.625 (C2)		
30	1:22.134		
31	1:22.588		
32	1:22.587		
33	1:22.755		
34	1:22.944		
35	1:23.400		

BOTTAS [W10]			
1	outlap (C3)	36	1:22.988
2	d-t 2:15.949	37	1:22.719
3	1:22.883	38	1:22.990
4	1:23.259	39	1:22.881
5	1:23.476	40	1:22.811
6	1:23.133	41	1:23.099
7	1:23.265	42	1:23.130
8	1:23.464	43	box
9	1:23.800	44	1:42.173 (C2)
10	1:23.821	45	1:20.858
11	1:23.788	46	1:21.572
12	1:24.058	47	1:21.327
13	1:24.139	48	RED FLAG - in
14	1:24.330	49	outlap (C2)
15	1:24.163	50	1:21.547
16	1:24.244	51	1:21.131
17	1:24.042	52	1:21.143
18	1:23.967	53	1:21.275
19	1:24.180	54	1:21.135
20	1:24.704	55	1:21.167
21	box	56	1:21.316
22	2:25.804 (C2)	57	1:21.298
23	1:22.709	58	1:21.610
24	1:22.224	59	1:22.075
25	1:22.306	60	1:22.062
26	1:22.477	61	1:38.430
27	1:22.674	62	1:21.596
28	1:22.599	63	1:21.427
29	1:22.556	64	1:20.813
30	1:22.399	65	1:21.003
31	1:22.195	66	1:20.674
32	1:22.150	67	1:20.838
33	1:22.593	68	1:20.701
34	1:22.572	69	in
35	1:22.807	@f1debrief	

VETTEL [SF90]			
1	outlap	36	1:21.924
2	d-t 2:00.639	37	1:22.040
3	1:23.047	38	1:22.732
4	1:22.759	39	box
5	1:23.008	40	outlap (C1)
6	1:23.102		STOPPED
7	1:23.003	RED FLAG	
8	1:22.924	@f1debrief	
9	1:23.253		
10	1:23.275		
11	1:23.271		
12	1:23.690		
13	1:23.736		
14	1:23.862		
15	1:23.790		
16	1:23.895		
17	1:23.849		
18	1:23.956		
19	box		
20	1:41.833 (C2)		
21	1:21.228		
22	1:22.497		
23	1:21.914		
24	1:21.973		
25	1:21.877		
26	1:22.105		
27	1:22.856		
28	1:24.152 tr.		
29	1:21.796		
30	1:21.936		
31	1:23.089		
32	1:22.067		
33	1:21.903		
34	1:21.775		
35	1:22.056		

LECLERC [SF90]			
1	outlap (C2)	36	1:22.297
2	d-t 2:05.147	37	1:23.047
3	1:22.757	38	1:22.447
4	1:22.656	39	1:22.683
5	1:22.519	40	1:22.466
6	1:23.001	41	1:22.908
7	1:23.179	42	box
8	1:23.230	43	1:42.361 (C2)
9	1:23.350	44	1:19.561
10	1:23.307	45	1:19.945
11	1:23.479	46	1:20.409
12	1:23.644	47	1:20.333
13	1:23.491	48	1:20.520
14	1:23.627	49	1:20.385
15	1:23.721	50	1:20.699
16	1:23.493	51	1:21.115
17	1:23.598	52	1:21.976
18	1:23.794	53	1:21.954
19	1:23.717	54	1:21.865
20	1:25.773	55	1:21.961
21	RED FLAG - in	56	1:21.777
22	outlap (C2)	57	1:21.427
23	1:21.284	58	1:21.339
24	1:21.586	59	1:21.483
25	1:21.756	60	1:21.697
26	1:21.781	61	1:21.586
27	1:21.363	62	1:22.371
28	1:21.937	63	1:22.529
29	1:21.642	64	1:22.679
30	1:22.233	65	1:22.660
31	1:22.619	66	in
32	1:22.960	@f1debrief	
33	1:25.440 tr.		
34	1:28.824 tr.		
35	1:22.233		

GASLY [RB15]	
1	outlap (C3)
2	d-t 2:00.361
3	1:23.471
4	1:23.766
5	1:23.613
6	1:24.015
7	1:24.098
8	1:23.874
9	1:24.141
10	1:24.447
11	1:24.894
12	1:25.007
13	1:25.193
14	1:25.479
15	box
16	1:42.982 (C2)
17	1:22.752
18	1:22.906
19	CRASHED
RED FLAG	
@f1debrief	

SAINZ [MCL34]			
1	outlap (Dev 3)	36	1:22.278
2	d-t 2:02.762	37	1:21.984
3	1:24.674	38	1:21.951
4	1:23.761	39	1:21.822
5	1:24.158	40	1:21.575
6	1:23.939	41	1:21.688
7	1:25.366	42	1:21.874
8	1:24.101	43	1:21.898
9	1:25.167	44	1:22.318
10	1:26.535	45	1:22.557
11	box	46	1:22.934
12	1:51.140 (C2)	47	1:23.173
13	1:23.730	48	in - garage
14	1:23.780	49	outlap (C2)
15	1:23.458	50	1:21.931
16	1:23.420	51	1:21.581
17	1:23.148	52	1:21.534
18	1:23.211	53	1:21.849
19	1:23.319	54	1:21.771
20	1:36.401	55	1:21.746
21	RED FLAG - in	56	1:22.340
22	outlap (C2)	57	1:21.696
23	1:23.721	58	1:21.895
24	1:23.382	59	1:21.779
25	1:23.491	60	1:21.936
26	1:23.571	61	1:21.563
27	1:23.561	62	1:21.138
28	1:23.306	63	1:21.393
29	1:23.116	64	1:21.038
30	1:23.189	65	1:21.129
31	1:23.345	66	in
32	box	@f1debrief	
33	2:05.445 (C2)		
34	1:22.682		
35	1:22.169		

RAIKKONEN [C38]			
1	outlap (C2)	36	box
2	1:23.620	37	1:45.173 (C2)
3	1:23.583	38	1:22.763
4	1:24.085	39	1:23.161
5	1:23.748	40	1:22.579
6	1:23.374	41	1:23.327
7	RED FLAG - in	42	1:23.123
8	outlap (C2)	43	1:23.066
9	1:24.113	44	1:22.970
10	1:23.973	45	1:23.221
11	1:24.008	46	1:23.323
12	1:24.178	47	1:23.334
13	1:24.318	48	1:23.170
14	1:24.002	49	1:23.356
15	1:24.336	50	1:23.210
16	1:24.213	51	1:23.044
17	1:24.345	52	1:23.005
18	1:24.293	53	1:23.296
19	1:24.402	54	1:23.044
20	1:24.224	55	1:23.244
21	1:24.596	56	1:23.320
22	1:25.204	57	1:23.819
23	box	58	1:23.576
24	1:45.960 (C3)	59	1:23.519
25	1:22.383	60	1:23.227
26	1:22.492	61	1:23.339
27	1:22.531	62	1:23.395
28	1:22.122	63	1:23.331
29	1:32.016	64	in
30	1:23.426	@f1debrief	
31	1:23.416		
32	1:23.449		
33	1:24.447		
34	1:24.021		
35	1:24.227		

KVYAT [STR14]			
1	outlap (C1)	36	1:24.001
2	d-t 1:58.186	37	1:24.295
3	1:24.668	38	1:24.375
4	1:24.192	39	1:26.376
5	1:25.071	40	1:25.424
6	1:23.848	41	box
7	1:24.319	42	1:54.430 (C3)
8	1:24.757	43	1:22.401
9	1:24.599	44	1:22.529
10	1:24.497	45	1:22.758
11	1:24.709	46	1:22.872
12	1:25.134	47	1:22.959
13	1:25.890	48	1:23.446
14	1:25.007	49	1:23.419
15	1:24.683	50	1:23.722
16	1:24.402	51	1:23.837
17	1:24.408	52	1:24.163
18	1:24.468	53	1:23.847
19	1:24.755	54	1:24.101
20	1:24.789	55	1:24.081
21	RED FLAG - in	56	1:23.828
22	outlap (Dev 3)	57	1:25.690
23	1:22.510	58	1:24.163
24	1:22.074	59	1:23.907
25	1:22.214	60	1:24.112
26	1:22.266	61	1:23.645
27	1:22.813	62	1:25.118
28	1:23.622	63	1:24.728
29	1:24.067	64	1:24.249
30	1:24.348	65	1:23.956
31	1:24.650	66	1:24.654
32	1:24.547	67	1:24.328
33	1:24.283	68	in
34	1:23.971	@f1debrief	
35	1:24.075		

RUSSELL [FW42]			
1	outlap (C3)	36	1:27.042
2	d-t 1:54.811	37	1:27.541
3	1:25.236	38	1:28.224
4	1:24.901	39	1:27.477
5	1:25.611	40	box
6	1:25.336	41	1:49.174 (C2)
7	1:25.763	42	1:23.341
8	1:26.285	43	1:23.690
9	1:27.064	44	1:23.653
10	1:27.235	45	1:23.818
11	1:27.256	46	1:23.994
12	1:27.472	47	RED FLAG - in
13	1:27.590	48	outlap (C1)
14	box	49	d-t 1:47.706
15	2:04.962 (C2)	50	1:24.014
16	1:24.678	51	1:23.875
17	1:24.338	52	1:23.889
18	1:24.303	53	1:23.956
19	1:24.775	54	1:23.911
20	1:24.813	55	1:24.922
21	1:25.248	56	1:24.525
22	1:25.288	57	1:24.318
23	1:25.555	58	1:24.533
24	1:25.765	59	1:25.007
25	1:25.988	60	1:24.554
26	1:26.013	61	1:24.399
27	1:26.518	62	1:24.379
28	1:26.893	63	1:24.238
29	1:26.628	64	1:24.463
30	1:27.094	65	1:24.103
31	1:26.715	66	box
32	1:26.476	67	outlap - in
33	1:26.534	@f1debrief	
34	1:26.406		
35	1:26.725		

Åtta dagar tester är nu avklarade för Formel 1 och alla ”experter” på utsidan försöker nu tolka all insamlad data för at försöka utröna vem som verkligen var starkast nere i Barcelona. Kolla t ex detta schema som jag såg i morse, loggade s k racesimuleringar gjorda av teamen där man såklart kan se ett visst mönster.

Vidare kan man såklart också få lite svar av de snabbaste tiderna som gjordes under testen där en viss ranking uppstår men problemet med allt detta är att det är för många frågetecken för att denna data ska vara tillförlitlig. Det görs allt från tidskorrigeringar kring de däck som körts och s k fuelcorrection där man försöker räkna om tiden så att den blir jämförd med samma mängd bensin i bilen vilket såklart är omöjligt då ingen utom teamen vet hur tungt man kört respektive run. De som ägnar sig åt detta gör det genom att utgå från att om bilen/teamet/föraren t ex gör en trevarvsstint (konstigt ord som säkert inte finns men ändå) på mjukaste däcken så har han bensin för enbart 3 varv, om man gjorde samma körning men stannade ute i 10 varv så hade man bensin för 10 varv i bilen. Görs sen snabbaste tiden på 10 varvsstinten på första varvet kan man alltså räkna om den genom att ta bort den mängd bensin som krävs för 7 varv, (ca 12 kg i Barcelona) motsvarande ca 0.45 sekunder, vilket då ska jämföras med tiden som gjordes på trevarvsstinten avdragen med de ca 4 tiondelarna. Ni fattar, det finns rätt många parametrar som kan bli fel om man gör den här typen av omräkningar.

Mitt sätt är betydligt enklare, jag använder magkänsla och historik för min bedömning. Garanterat inte mer exakt, snarare tvärtom, men känns bättre för mig mest för att jag inte är någon

siffervrängare alls. Oftast blir skillnaden mellan djupanalysen och magkänslan inte speciellt stor vilket troligen kan förklaras i att jag nog använder vissa delar av djupanalyserna för min magkänsla. Poängen som jag ser det är att det inte går att ta alla varv och börja analysera, det fattas för mycket data för att allt detta arbete ska ge en exakt bild, jag tror många av experterna skulle komma fram till samma sak även utan djupanalysen.

Här en sammanfattning hela testens bästa tider, vilket däck och dag den är gjord

1.	Sebastian Vettel	Ferrari	1m16.221s	C5	Fri
2.	Lewis Hamilton	Mercedes	1m16.224s	C5	Fri
3.	Charles Leclerc	Ferrari	1m16.231s	C5	Thurs
4.	Valtteri Bottas	Mercedes	1m16.561s	C5	Fri
5.	Nico Hulkenberg	Renault	1m16.843s	C5	Fri
6.	Alexander Albon	Toro Rosso-Honda	1m16.882s	C5	Thurs
7.	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Honda	1m16.898s	C5	Fri
8.	Carlos Sainz Jr	McLaren-Renault	1m16.913s	C5	Fri
9.	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	1m17.076s	C5	Fri
10.	Lando Norris	McLaren-Renault	1m17.084s	C5	Thurs
11.	Pierre Gasly	Red Bull-Honda	1m17.091s	C5	Thurs
12.	Daniel Ricciardo	Renault	1m17.114s	C5	Fri
13.	Kimi Raikkonen	Alfa Romeo-Ferrari	1m17.239s	C5	Fri
14.	Lance Stroll	Racing Point-Mercedes	1m17.556s	C5	Thurs
15.	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	1m17.565s	C5	Fri
16.	Antonio Giovinazzi	Alfa Romeo-Ferrari	1m17.639s	C5	Thurs
17.	Max Verstappen	Red Bull-Honda	1m17.709s	C3	Fri
18.	Sergio Perez	Racing Point-Mercedes	1m17.791s	C5	Fri
19.	George Russell	Williams-Mercedes	1m18.130s	C5	Thurs
20.	Robert Kubica	Williams-Mercedes	1m18.993s	C5	Fri

Så vem vann då försäsongen enligt magkänslan och lite sunt förnuft?Jag har Ferrari längst upp. Snabbaste tid under testerna är en sak men framförallt en bil som väldigt lätt fick upp i fart direkt när började rulla på banan. Båda förarna så ut att ha bra balans i bilen, inte förrän man började provocera bilen med olika inställningar, i slutet av vecka 1, fick man någon negativ reaktion. Några små grejer inträffade, en trasig fälg (enligt teamet själva) skickade Vettel ut i barriären i snabba kurva 3 och ett krånglande avgassystem för Leclerc höll honom i garaget längre än man önskat, i övrigt rullade det på riktigt bra.

För mig är Mercedes just nu bakom Ferrari, körde ett helt annat testprogram än Ferrari där man använde första veckan för att göra alla systemtester för att till vecka 2 komma med den bil man tänker sig att köra i Melbourne. Mercedes jagade egentligen aldrig några varvtider men vissa uttalanden från förarna gör ändå att jag leds att tro det finns saker att fila på. Valtteri Bottas var egentligen den enda under hela testen som hade synpunkter på däcken med graining som det största bekymret. Lewis Hamilton sa lite kryptiskt att det var en helt annan känsla i årets bil jämfört med förra årets utan att specificera närmare om det även betydde bättre. Hamilton sa även att han tror Ferrari har såpass stort försprång som ca en halv sekund, dock ska sådan uttalanden tas med en stor nya salt då han gärna lägger pressen på Ferrari och själv får vara lite underdog till premiären. Press är som bekant inget som Ferrari hanterat speciellt bra hittills.

Trea i min ranking är självklart Red Bull. Bytet till Honda har inte gjort paketet sämre, snarare tvärtom och man vann ju race med Renaultmotor förra säsongen och borde vara kapabla till det även i år med Honda bakom ryggen. Max Verstappen ska leda teamet och höll ihop testerna bra, hans nye kollega, Pierre Gasly hade däremot ingen vidare bra försäsong med två rejäla krascher som båda var rena förarmisstag. Inte bra för fransmannen som självklart höll god min men som samtidigt vet att Dr Markos tålamod inte är speciellt långt. Självklart för tidigt att börja spekulera men sett till hur Red Bull agerat bakåt i tiden så kan t ex en succéstart på säsongen för Toro Rossos rookie Alex Albon sätta stor press på Gasly om säsongen börjar tungt för hans del. Ett långskott, jag vet, men inte otänkbart.

Bakom de tre i toppen är det svårare att rangordna teamen, sjukt jämnt och här kan verkligen olika förutsättningar för hur man kört bilarna under testerna spela oss stora spratt. Magkänslan säger dock att Renault toppar mittfältet följt av Alfa Romeo och Haas. Sen tror jag det är väldigt jämnt mellan Toro Rosso och Mclaren med Racing Point strax bakom. Sladdar gör Williams som är ordentligt akterseglade redan och får svårt att hämta hem detta, speciellt då jag inte heller rankar föraruppställningen speciellt högt. George Russell är bra men jag vet också vad det gör med en ung orutinerad förare att köra en bil som inte är konkurrenskraftig, lätt att man försöker kompensera och därmed överkör och då lurar avåkningarna runt hörnet med tappat självförtroende och snabbt en negativ spiral. Robert Kubica är såpass rutinerad att den risken är liten för honom, där är det mer ett stort frågetecken för ans fysiska förmåga. Kan han verkligen prestera på samma villkor som de övriga förarna, om inte och dessutom i en ”dålig” bil blir denna säsong inte rolig.

Tyck till nu och varför inte annorlunda om du tycker något annat, gärna med en motivering också.

SLUT